

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Tredjepartsalg af billetter til kollektiv trafik

Søren Sørensen, shs@fairtiq.com

Nordic representative for FAIRTIQ AG

Abstrakt

Den nye lovgivning om tredjepartssalg af billetter til den kollektive trafik introduceres og sammenhæng med Retsakt A skitseres.

En mulig tredjepartsaktør FAIRTIQ introduceres som et konkret eksempel på hvilke nye former for billettering der kan komme i fremtiden givet den nye lovgivning

Oplægget afsluttes med en debat om Tredjepartssalg af billetter til den kollektive trafik vil få flere passagerer i tog og busser.

Hvad siger den nye lov om 3. partssalg

Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven (fremme af digitale mobilitetstjenester m.v.) L129 A som vedtaget af folketetinget den 28 februar. Indeholder følgende hovedpunkter indeholder følgende hovedpunkter omkring digitale mobilitetstjenester:



FOLKETINGET

**Folketingstidende
Tillæg C**

Til lovforslag nr. L 129 A

Folketinget 2018-19

Vedtaget af Folketinget ved 3. behandling den 28. februar 2019

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven

(Fremme af digitale mobilitetstjenester m.v.)

1. Fusionering af Rejsekort A/S or Rejseplanen A/S i en organisation med ny ledelsesstruktur
2. Alle aktører inklusive udmeldte økommuner og jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service på kontrakt kan blive tilsluttet det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem
3. Tredjeparter skal kunne få vist sine transportdata i rejseplan- og rejsekortsystemet
4. Rejsekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en strategi for at skabe de bedst mulige rammer for tredje parts adgang til selskabets tjenester samt bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter
5. Adgang til trafikselskabernes åbne transportdata skal være vederlagsfri
6. Der åbnes for at Rejsekort & Rejseplan A/S må indgå i kommercielle med andre elektroniske systemer hvor rejsekortet kan anvendes som betaling og rejsehjemmel.
7. Alle offentlige transportaktører skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videresalg gennem tredjepart til en pris, der ikke overstiger prisen for slutkunder i de offentlige salgskanaler
8. Tredjeparter må ikke tage mere for billetter end de sælges for i de offentlige salgskanaler
9. Rejsekortbilletter og kommercielle billetter kan komme i spil på samme vilkår udfra nærmere krav fastsat af Transport-, Bygnings- og boligministeren

Med den nye lov er der udstukket nogle rammer om hvorledes offentlige og private mobilitetsaktører skal agere på en åben og fair markedsplads for salg af billetter til den kollektive trafik.

Deling af åbne transportdata og tredjepartssalg af billetter til offentlig transport benævnes populært Mobility as a Service eller MaaS.

Et velfungerende MaaS økosystem kræver at både offentlige og private mobilitetsaktører har åbne data og åbne API'er for tredjepartssalg af deres services

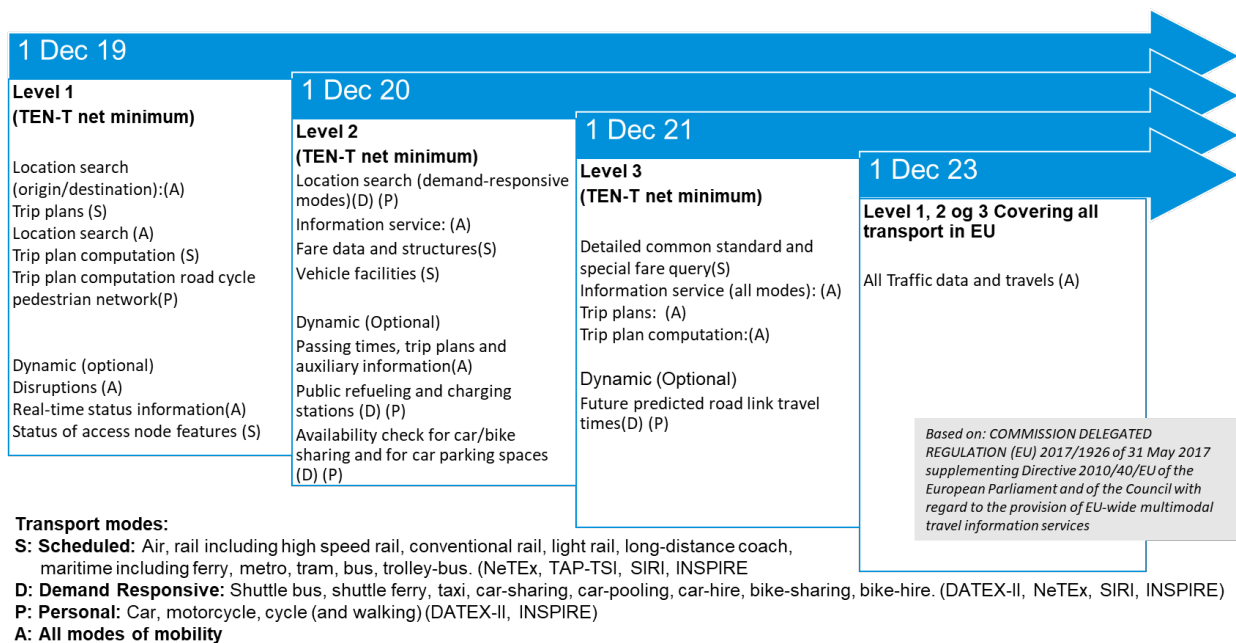
Finland er det første land, der har identificeret MaaS som en del af lovgivningen og Finland har liberaliseret både det offentlige og private delemobilitetsmarked og skabt en reguleret markedsplads for person (og gods) transport og er et godt sted at få inspiration til en fuld regulering af delemobilitetsmarkedet.

I Danmark er det valgt at det skal være frivillig for private selskaber om de ønsker at åbne for tredjepartssalg af deres mobilitetsservices.

De private aktører er dog ligesom de offentlige omfattet af EU forordningen Retsakt A (EU) 2017/1926 (MMTIS) omkring fremme af digitale mobilitetsløsninger gennem nationale adgangspunkter (NAP) med henblik på at sikre ensartethed omkring Rejse og trafikdata i EU zonen.

Retsakt A kravene fremgår ikke direkte i loven, men er nedtaget i bemærkningerne.

National Access Points in EU - Master Plan



Retsakt A omhandler alle åbne rejse og trafikdata men siger ikke noget om tredjepartssalg af billetter og mobilitetsservices.

Den nye lovgivning har karakter af en rammelov. Det fremgår flere steder at Transportministeren kan fastsætte nærmere krav og regler.

Det er uklart hvilken karakter af kommercielle aftaler der kan/skal indgås og om tredjeparter stilles lige med trafikselskabernes salg af andre trafikselskabers billetter.

Hvordan sikres at tredjeparts multimodale rejsetjenester og salg af billetter kan fungere parallelt med rejseplanen og rejsekortsystemet på en åben og fair markedsplads for sammensætning af rejseforslag og salg af dele eller samlede rejser til slutbrugere?

Aftaler om brug af rejsekort kommercielt bør fungere på markedsvilkår og i fri konkurrence med tredjepartsaktører, der tilbyder tilsvarende ydelser. Dette især fordi der er tale om kommerciel virksomhed med mulighed for at oparbejde og udbetale overskud til ejerne.

Tredjeparter bør ikke stilles ringere end trafikselskabernes egne kanaler for hvilke billetter, de kan sælge. Dette gælder også for rejsekortlignende billetmetoder baseret på at billetten skabes ved at rejsen foretages.

Endelig er det uklart om tredjeparter frit kan sammensætte samlede rejseforslag til en samlet pris og eller skabe abonnementsløsninger hvor den enkelte billetpris ikke fremgår. Der skal opstilles fair regler for tredjeparts videresalg af billetter. Disse regler bør ikke stille salg mellem trafikselskaber bedre end for tredjeparter.

FAIRTIQ – et eksempel på en mulig privat tredjepartsaktør på det danske marked

FAIRTIQ AG, en startup virksomhed baseret i Bern, Schweiz udvikler og udbyder Check-ind / Assisteret Check-ud billettering som en service gennem FAIRTIQ appen til mobiltelefoner.

Traditionelt er brugere af kollektiv trafik nødt til at sætte sig ind i et nyt billetsystem hver gang man kommer til en ny region.

Det skyldes især at der ikke er noget incitament for en region til at levere et billetteringssystem, der kommer andre takstområder til gavn

I Danmark og Holland er det lykkedes at skabe en billetteringsmåde med national rækkevidde.

Rejsekort og OV Chipkaart er begge specificeret og udviklet i offentlig regi. Begge systemer fungerer godt i dag men det var et par svære fødsler med store forsinkelser, ekstraomkostninger og dårlig omtale til følge.

National rejsehjemmel: Rejs fra og til alle stoppesteder og stationer

Rejsekort-kontaktløst smartkort

FAIRTIQ – App på mobiltelefon

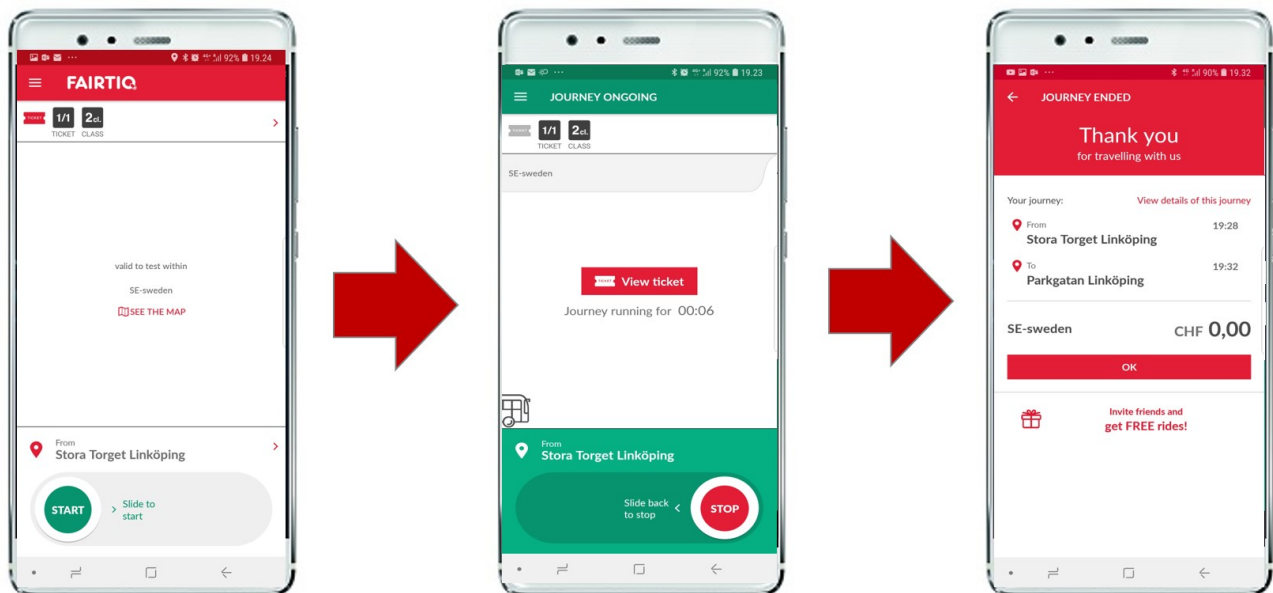


Senest har FAIRTIQ i Schweiz udviklet et billetteringssystem startende i tre regioner i April 2016 og med national dækning i Schweiz indenfor to år. Resultatet er at man i Schweiz kan rejse mellem enhver station og busstop i hele landet med et swipe i FAIRTIQ Appen.

FAIRTIQ fortsætter med at udvide servicen i Tyskland og Østrig og er nu på vej ind på det Engelske og Nordiske marked.

FAIRTIQ Billettering

FAIRTIQ benytter GPS positionering og andre sensorer på mobiltelefonen samt AI i skyen til at bestemme prisen for rejsen fra check ind til check ud. Den rejsende betaler prisen for rejseforbruget en gang dagligt og FAIRTIQ sikrer at der indtægtsfordeles korrekt mellem de billetudstedende regioner og aktører, som den rejsende har benyttet.

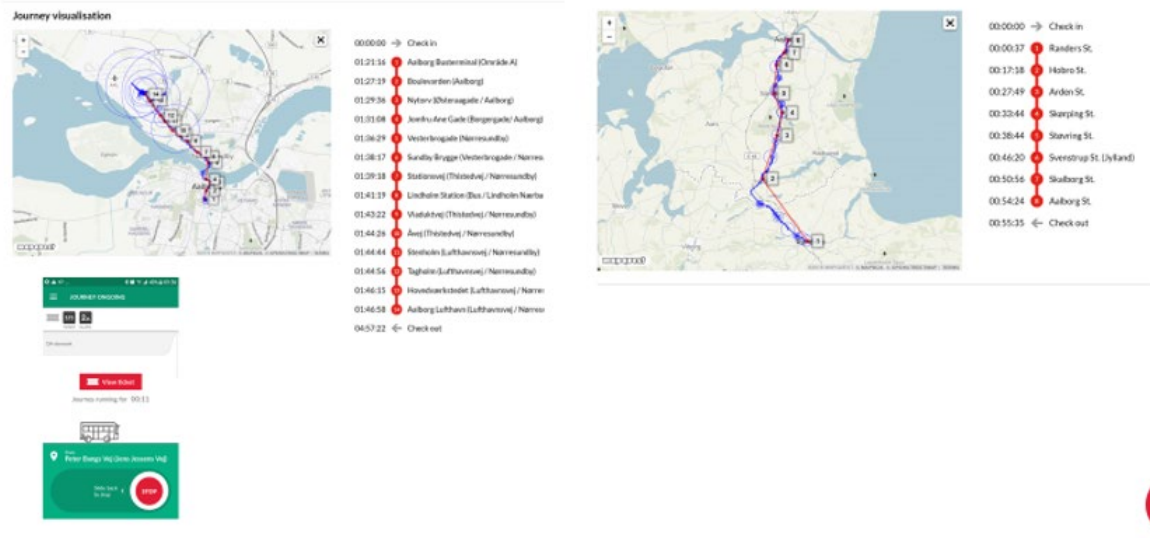


Før start på rejsen kan man se hvilket busstoppested eller station der er udgangspunkt. Med et swipe startes betaling for rejsen. Medens rejsen er i gang, overvåges rejseadfærd og der vises en gældende kontrolkode for den aktuelle region som dokumentation overfor billetkontrol at der betales for rejsen. Brugeren kan skifte undervejs uden videre.

Når rejsen er slut stoppes overvågning af rejseadfærd med et swipe til venstre. Kort tid efter vises en kvittering på skærmen for rejsens start og slutpunkter samt pris.

Glemmer man at "checke" ud vil FAIRTIQ appen kort tid efter spørge om man stadig er i gang med rejsen og opfordre til at stoppe rejsen i app'en. Uanset hvad vil rejsens pris blive beregnet til det sidste stoppested eller station på rejsen.

FAIRTIQ bruger åbne data for ruter, stationer og busstoppesteder – også i Danmark



FAIRTIQ benytter i dag åbne transport data i GTFS format. Som det eneste billetteringssystem registrerer FAIRTIQ alle stationer eller busstoppesteder, der passeres på rejsen. Ved at sammenholde med mulige ruter gendannes rejsen digitalt for selv for multimodale rejser over takstregionsgrænser.

FAIRTIQ overholder GDPR direktivet og sikrer at personhenførbare positionsdata kun benyttes til at fastsætte prisen for rejsen. Herefter slettes sammenhæng mellem person og rejse.

Opsummering og åbne spørgsmål

Med den nye lovgivning i Danmark åbnes der for at tredjepartssalg af billetter til den kollektive transport.

Loven er endnu mest en rammelov hvor der må forventes nærmere udmeldinger og reguleringsinitiativer.

For tredjepartsaktører er det væsentligt at der skabes fair rammevilkår for at bidrage til at sælge flere billetter til den kollektive trafik.

Vi er vant til at kunne vælge vores leverandør at flyrejser frit på nettet og finde den kombination af forbindelse og pris som matcher vores behov og betale en samlet pris selv for en meget kompliceret flyrejse med mange skift mellem forskellige luftfartsselskaber.

På jorden er det anderledes. Her er det op til brugeren at finde ud af hvordan man benytter og betaler for kollektiv trafik.

Ideen med billettering som en service og Mobilitet som en service er at fungere som brugerens agent til at finde den bedste vej og pris ved at anvende kollektive og eller delte transportmetoder.

Vil private aktører virkende som "digitale rejsebureauer for delemobilitet" give flere passagerer til den kollektive trafik?

Hvis ja, hvordan kan den kollektive trafik så bedst stimulere til at markedet udvikles?